

XLVIII Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 1247 de 2017

Carpeta Nº 2011 de 2017	Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas

SISTEMA DE CONTROL ELECTRÓNICO DE ESTABILIDAD

Se establece su obligatoriedad para todos los vehículos cero kilómetro propulsados a motor

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 6 de setiembre

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Martín Tierno.

Miembros: Señores Representantes Mary Araújo, Daniel Caggiani, Diver Fernández, Julio Naumov y Juan José Olaizola.

Asiste: Señor Representante Nicolás Olivera.

Secretaria: Señora Doris Muñiz.

Prosecretaria: Señora Viviana Calcagno.

=====II=====

SEÑOR PRESIDENTE (Martín Tierno).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Damos la bienvenida a la delegación de la Unidad Nacional de Seguridad Vial -Unasev-, integrada por el doctor Gerardo Barrios, presidente; el escribano Fernando Longo, integrante de la comisión directiva; el señor Adrián Bringa, secretario general; el ingeniero Rodrigo Caudullo y la doctora Gaby Lencina.

En la sesión pasada la Comisión comenzó a analizar un proyecto de ley presentado por algunos legisladores del Partido Nacional relacionado con el sistema de control electrónico de estabilidad y como conocemos el trabajo que está realizando la Unasev ustedes son los primeros invitados para opinar acerca de esta iniciativa a fin de que nos digan lo que se está haciendo o se va a hacer al respecto. Luego de escuchar a la Unasev recibiremos en la tarde de hoy a la Asociación de Concesionarios de Marcas de Automotores y a la Asociación del Comercio Automotor del Uruguay.

SEÑOR OLIVERA (Nicolás).- Quiero agradecer la invitación de la Comisión y la convocatoria a las autoridades a raíz del proyecto que hemos presentado en el mes de mayo. No voy a abundar en él en virtud de que sé que la Comisión ya lo ha analizado y a eso se debe la concurrencia de los representantes de la Unasev a quienes también les agradezco la presencia.

Simplemente quiero dejar de manifiesto que el tema de la seguridad vial resulta muy sensible y absolutamente todos los partidos -más allá de lo discursivo- estamos trabajando a fin de aportar elementos de manera mancomunada para el fortalecimiento de un sistema que se viene generando. Esto no es invento de nadie pero se vienen profundizando las medidas y, concretamente, la que nosotros proponemos se está estandarizando a nivel mundial. Por tanto, creemos que Uruguay, que ha sido pionero en tantas áreas, no puede quedar rezagado en ese sentido.

Será un gusto escuchar a los ilustres visitantes de la Unasev.

SEÑOR BARRIOS (Gerardo).- Muchas gracias por la invitación.

Creo que esta instancia resulta muy significativa en el marco del establecimiento de una política nacional de seguridad vial en el Uruguay dado que históricamente este fue un tema no abordado adecuadamente, pero a punto de partida de la creación de la Unidad Nacional de Seguridad Vial se tuvo y se tiene la posibilidad de marcar una estrategia nacional para un problema social de primer orden. En definitiva, la meta principal es hacer visible un tema que antes era poco visible pero ahora está en las agendas públicas de todo el país y ha comprometido a los distintos poderes del Estado. Ustedes han sido protagonistas de la inclusión de más de diecisiete leyes y más de quince decretos vinculados a la seguridad vial, lo que ha puesto a Uruguay desde el punto de vista del marco legislativo en el primer orden. Nuestro país ha sido reconocido por Naciones Unidas precisamente por los avances vinculados a este tema y a su abordaje integral. Por lo tanto, todas las iniciativas que se vienen generando son bienvenidas porque traducen esa preocupación que todos teníamos pero que hoy se hace explícita a través de iniciativas tanto legislativas como del Poder Ejecutivo, de la Presidencia de la República, y diversas instituciones que trabajamos en este tema en pro de la salud y el bienestar de la gente, ya que en definitiva en ello se refleja el problema del tránsito. Creo que este aspecto es fundamental porque no se trata de un tema aislado; uno no puede aprobar una ley aislada del contexto y de la estrategia general que el país y este Poder Legislativo han incorporado a través de la adhesión a la declaración de Naciones Unidas del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011- 2020. Es muy claro cuáles son las recomendaciones internacionales de los organismos expertos que analizan la problemática de la siniestralidad vial en términos de lesividad, es decir de

cantidad de lesionados y fallecidos en el tránsito. En base a su experiencia de más de treinta años en políticas de seguridad vial nos expresan cuáles son las medidas que los países debemos ir incorporando, especialmente los de ingresos medios y bajos que somos los que tenemos el 92% de los fallecidos de este planeta en el tránsito, para mejorar ese guarismo tan dramático desde el punto de vista social.

Esa declaración del Decenio de Acción para la Seguridad Vial de Naciones Unidas 2011- 2020 tiene dos componentes fundamentales. El primero de ellos establece una meta a la cual llegar en 2010 y es la reducción al 50% del número de fallecidos del año 2010. En segundo lugar, especifica cuáles son las recomendaciones aplicables en nuestros países que permiten lograr esa meta, lo que constituye un factor fundamental. Las recomendaciones basadas en la evidencia científica se agrupan en cinco pilares y tanto Naciones Unidas como la propia experiencia nacional indican que debemos trabajarlas de forma simultánea. No es suficiente avanzar en un aspecto sino que hay que hacerlo en todos los componentes que constituyen los pilares de Naciones Unidas. Nosotros, como país y como Unidad Nacional de Seguridad Vial, incorporamos esas recomendaciones agrupadas en esos cinco pilares, las que en definitiva han permitido que Uruguay cambiara radicalmente todo lo que tiene que ver con aspectos vinculados a la seguridad vial, antes y después de que empezáramos con esta estrategia que este Parlamento apoyó cuando aprobó la Ley Nº 18.113 y las sucesivas leyes -como dijimos ya van diecisiete- que han permitido cambiar ese paradigma y pasar de una tasa de fallecidos de 20 por 100.000, que había antes de 2008, a la actual de 12,8 fallecidos por 100.000 habitantes. Si miramos la situación de toda América podemos apreciar que tiene una tasa promedio de mortalidad de 16 por 100.000 habitantes; el Cono Sur de América -es decir los países latinoamericanos y centroamericanos- tiene una tasa de 20 fallecidos cada 100.000 habitantes, similar a la que existía aquí cuando comenzamos a trabajar en esta Unidad mientras que -reitero- hoy tenemos una de 12,8, mucho más cerca a la de los países que tienen las tasas más bajas, como Canadá con 6 por 100.000, o Estados Unidos con 10 por 100.000, y muy lejos ya de la peor de las tasas del Cono Sur de las Américas y Centroamérica, que se da en República Dominicana y es de 29 fallecidos cada 100.000 habitantes. Eso no ha sido por casualidad sino que tiene sus causalidades, como todos los aspectos vinculados a esta disciplina tan compleja y difícil como la siniestralidad vial, y dentro de ellas también podemos encontrar todas estas iniciativas que se están tomando en el marco general, así como esta iniciativa de incorporación, en el pilar 3, de uno de los dispositivos que ha permitido mejorar los resultados en términos de siniestralidad vial y especialmente de lesionados y fallecidos.

Cuando uno incorpora un dispositivo debemos hacerlo en el marco general de lo que acabamos de mencionar pero también en el marco particular de ese pilar 3, "Vehículos + Seguros". En ese sentido, también implica una puesta al día respecto a cómo estaba Uruguay con relación a "Vehículos + Seguros", cómo está hoy, y cuáles son las estrategias para avanzar. Como ustedes saben, hay una enorme carencia desde el punto de vista normativo y legal para lo que es la incorporación a través de la importación, fabricación y comercialización de vehículos en general en el país.

En la discusión parlamentaria también estuvo presente este tema cuando ustedes aprobaron la ley relativa a los frenos ABS y los airbag para vehículos cero kilómetro, incluyendo también los cinturones de tres puntas y los apoyacabezas, lo que no dudamos ha sido un avance. A la vez, también estamos por incorporar un conjunto de dispositivos entre los que se encuentra este relativo al control de estabilidad electrónico. De alguna manera, esto debe formar parte de un paquete más general, que es lo que estamos elaborando, que en definitiva no solo va a permitir avanzar en este dispositivo sino en un conjunto de normas. Muchas veces nos quejamos de la cantidad de motociclistas que se

involucran en siniestros de tránsito. Ese es el grupo predominante en términos de mortalidad y lesividad en el tránsito pero uno debería preguntarse en qué tipo de motocicletas o motos circulan esos motociclistas y qué normativa existe en el país para que las motos sean de calidad. Cuando uno va a comprar cualquier producto a un comercio debe tener una garantía de seguridad y calidad pero eso hoy no ocurre en nuestro país en esta área. Por eso en este trabajo hay dos componentes que son fundamentales. Uno de ellos es de qué manera avanzamos rápidamente en nuestro país y, por otro lado, está la integración de todos los actores en la discusión. Este es un proceso que hemos encarado en la Unidad, así como también lo hemos hecho en otros aspectos en los que todos los que están vinculados con este problema deben participar, dar su opinión y, a la vez, debatir el contenido final de un anteproyecto de ley que facilite todo el proceso legislativo que ustedes van a recorrer. Tal como hacen ustedes ahora que están citando a diferentes delegaciones, nosotros hemos desarrollado esa acción desde el inicio de la gestión de la Unidad -a fines de 2007 y en el año 2008- y eso es lo que ha permitido ir avanzando en temas tan complejos, porque cada vez que uno toma una iniciativa en materia de seguridad vial es necesario discutir y debatir un montón de aspectos con muchos actores que pueden tener o no coincidencia con algunos de los aspectos que nosotros mencionamos.

Voy a pedir al ingeniero Rodrigo Caudullo, especializado en lo relativo a vehículos más seguros, quien representa al Uruguay a través de la Unasev en el grupo WP.29 de Naciones Unidas, que es el que se encarga de toda la normativa y la evidencia de aquellas cosas que son útiles y aplicables en nuestros países, que explique cómo se está trabajando en este tema y hacia dónde vamos como país para cumplir con este pilar 3 relativo a “Vehículos + Seguros”, a los efectos de facilitar el proceso legislativo. En términos generales consideramos que es bueno tener una ley integral; cuanto más integral sea, mejor, porque puede ser abarcativa de varios aspectos. Nos parece que ir aprobando de una la cantidad de normas que hoy están en discusión es más complejo y creo que el trabajo que venimos realizando es muy significativo ya que facilita todo este proceso de seguir incorporando leyes.

SEÑOR CAUDULLO (Rodrigo).- Buenos días.

Intentaremos ser lo más concisos posibles en nuestra presentación. Específicamente vamos a hacer foco en vehículos de cuatro ruedas o más y no en los de tres ruedas o menos, en los que también estamos trabajando pensando en el objetivo del proyecto que es el control electrónico de estabilidad.

En primer lugar, voy a referirme a las diferentes categorías de vehículos según el Reglamento Técnico del Mercosur Nº 35, del año 1994, que se internalizó en el Anexo VI del Decreto Nº 81/014, que reglamentó la Ley Nº 19.061. De acuerdo a él tenemos los vehículos M, N y O; los M son para transporte de pasajeros, los N para transporte y de carga y los O corresponden a todo lo que es de tiro y no autopropulsado. Específicamente en este proyecto vamos a abarcar los M y N; los M se van a dividir según la cantidad de pasajeros que pueden trasladar y los N según las toneladas de carga que pueden aceptar.

En lo que tiene que ver con la experiencia adquirida -como bien decía el doctor Barrios- podemos decir que en abril de 2011 se comenzó a elaborar la Ley Nº 19.061 -así como su decreto reglamentario-, que estableció la obligatoriedad del airbag, los frenos ABS, los apoyacabezas y los cinturones para los vehículos cero kilómetro. En octubre de 2012 se envió el proyecto al Parlamento; en enero de 2013 se promulgó esa ley y en abril de ese año se empezó a trabajar específicamente en el reglamento que tenía que ver con los airbag, los ABS, los apoyacabezas y los cinturones, con todas las partes involucradas

tanto públicas como privadas. Dentro de ellas podemos citar a Ascoma y ACAU -los organismos que asistirán a continuación-, CIAU, que representa a los industriales, organismos de certificación de productos a nivel nacional como LATU y UNIT, organismos de normalización como UNIT, Dirección Nacional de Industrias, Dirección Nacional de Transporte, Unasev y también una ONG como lo es la NCAP, a nivel mundial. En junio se publicó esta reglamentación y en julio se publicó el decreto que amplió los plazos para las diferentes categorías.

También es importante mencionar que en Uruguay se fabrican únicamente algunos de los tipos de vehículos que mencionamos pero no todos. Como sabemos, nuestro país es más bien tomador tanto de tecnología como de precios y únicamente es fabricante de algunas categorías y en bajo volumen.

En lo que tiene que ver con el mercado nacional la importación se realiza a través del sistema Lucía, de la Dirección Nacional de Aduanas y el Ministerio de Economía y Finanzas, de acuerdo con lo que es la nomenclatura y posición arancelaria 87.03. A partir de allí se investiga e informa que por año, en lo que son categorías de vehículos M, N y O, tenemos aproximadamente cincuenta mil vehículos importados que podemos dividir en sesenta marcas en total y algo más de cuarenta importadores -obviamente, algunos importadores traen más de una marca-, de los cuales el 95% está asociados en ACAU, algo que facilita mucho la labor cuando tenemos que consensuar y trabajar junto con el sector privado, lo que hacemos continuamente. En total, de esas sesenta marcas, se reparten setecientos cincuenta modelos. Digo esto para que vean el contexto nacional en cuanto a la cantidad de importadores, de modelos y de marcas.

¿Cuál fue la situación que se dio en aquel momento, que no fue deseada? El Decreto N° 187 amplió los plazos para la comercialización de vehículos nacionales, tanto de cargas como de pasajeros, llevándolo a dieciocho meses; para los vehículos de pasajeros de fabricación extranjera, a seis meses, y para vehículos de carga de fabricación extranjera, doce meses. El 17 de octubre de 2016 se produjo una extensión de plazos para la comercialización de los vehículos de fabricación nacional Lifan, en particular, 298 Lifan Foison Minitruck y 25 Lifan Foison Minivan -323 en total-, que no tenían airbags ni ABS. Esto, que ocurrió, no fue deseado.

Ahora, ¿cuál es el paquete integral al que hacía alusión el doctor Barrios en cuanto a los nuevos requisitos para vehículos cero kilómetro? Concretamente, se trata de doce requisitos, que son: control electrónico de estabilidad -figura primero en la lista- ; dispositivo de alarma acústica y visual para cinturones de seguridad -la colocación y el anclaje- para el conductor del vehículo; cinturón de seguridad de tres puntas y apoyacabeza en todas las plazas del vehículo, incluida la trasera central -que ahora no es obligatorio- ; encendido automático de luces cortas o DRL; luces diurnas sustitutas de las luces cortas en la circulación -se debe *agiornar* la normativa jurídica, porque la tecnología avanza mucho más rápido- ; certificación de los neumáticos incorporados en los vehículos; certificación de los espejos retrovisores en los vehículos; reductores de velocidad, específicamente para los vehículos pesados, M3, N3 y N2; protección de los ocupantes ante un impacto frontal; protección de los ocupantes en caso de impacto lateral; protección en los vehículos para los peatones en caso de atropello, y freno autónomo de emergencia. Ese es el paquete de doce requisitos en el que se está trabajando, y explicaré cómo.

En cada uno de los requisitos, en lo que tiene que ver con automóviles de cuatro ruedas o más -hay otra línea, que es de tres líneas o menos-, se establecen las categorías en los que van a aplicar, cuáles serán los plazos para su entrada en vigencia -en los que queremos que la fabricación e importación se adecue- y las normas técnicas

de referencia, normas técnicas internacionales reconocidas, o sea, elaboradas por organismos de normalización que sean representantes de la ISO en los diferentes países -para Uruguay, es la UNIT; para Argentina, IRAM; para Brasil, ABNT-, y también las normas WP.29, Unece R o Unece GTR, Global Technical Regulation. Asimismo, en Norteamérica tenemos la *Federal Motor Federal Motor Vehicle Safety Standard*, FMVSS-, que también son aplicables en el país.

¿En qué etapa estamos del proyecto? Me referiré a lo que ya hemos hecho y a lo que está pendiente. En primer lugar, se hizo un estudio del mercado nacional, que es muy importante para saber lo que hay a nivel nacional, es decir, qué se está importando y qué se está fabricando.

En segundo término, se hace la selección del cuerpo normativo y técnico, y el estudio en ese sentido a nivel regional, principalmente en Argentina y Brasil.

En tercer lugar, se elabora un borrador de proyecto en su contenido técnico y jurídico -ya se hizo-, con la incorporación de esos doce requisitos para vehículos de cuatro ruedas o más. Esa elaboración ya se realizó, y también finalizó la primera etapa de difusión y de intercambio con todas las partes interesadas; entre ellas, ACAU, Ascoma, CIAU, Dinama, DNI y DNT -trabajamos juntos-, y todos los importadores que no están asociados a ACAU, para que nadie quede sin estar informado de los nuevos requisitos, los plazos y las categorías. También estuvieron Ruffino Group y Buses del Sur; hubo otro interesado que no tuvo voluntad o intenciones de reunirse. Asimismo, finalizó la recepción de cada uno de los comentarios que recibimos en las reuniones, a través de las minutas que fueron aprobadas, que fue una experiencia adquirida en el proceso del Decreto N° 81/014 y de la Ley N° 19.061. Una vez aprobadas esas minutas, se consolidaron en un único documento, que fue distribuido entre todos para que estuvieran informados de qué fue lo que se conversó con cada uno.

Luego, comenzó la segunda etapa del proyecto -está en proceso-, que va a finalizar en la primera quincena de setiembre, que tiene que ver con el ajuste -en caso de que sea conveniente y corresponda- de los comentarios recibidos de cada una de las partes interesadas: Ascoma, ACAU, CIAU, DNI, DNT, Dinama, Ruffino Group y Buses del Sur. Eso está finalizado, pero falta la última aprobación por parte del grupo de trabajo, de la DNI y DNT; nos vamos a reunir el viernes, a la hora 10. Posteriormente, se enviará el proyecto a todas las partes interesadas, de nuevo, para que opinen; obviamente, los márgenes son menores. Se estableció, como plazo, fines de setiembre para que este proyecto de contenido técnico, específico sobre estos requisitos, esté terminado, a efectos de incorporarlo a la norma jurídica y enviarlo adonde corresponda.

Específicamente, con relación al dispositivo del control electrónico de estabilidad, se trata de un elemento que está dentro de la seguridad vehicular activa; está siempre activo. Este dispositivo permite, a través de una unidad de control electrónico, un grupo hidráulico y un conjunto de sensores, corregir la dirección del vehículo, en caso de que no sea la que se está dando con el volante. Actúa a través de los diferentes frenos del vehículo y de los par motor de cada uno de los neumáticos, en cada uno de los ejes.

Las normas de referencia para control para el ESC -*Electronic Stability Control*- son el Reglamento R13H y R140 UM, y el *Global Technical Regulation* GTR 8, de las Naciones Unidas, y el FMVSS 126 y 136, para vehículos pesados, de Estados Unidos. En el evento *Stop the Crash* realizado en Kibon, Uruguay -que se hace a nivel mundial-, Latin NCAP colaboró con Unasev para mostrar el control electrónico de estabilidad y el freno autónomo de emergencia.

En la presentación podrán ver las diferentes reuniones que se tuvieron con las partes interesadas, especificando cuándo se realizaron, el horario de inicio y de finalización, el total de horas dedicadas y el estado de la minuta. Como se puede apreciar, todas las minutas fueron aprobadas. En la carpeta que les entregamos figura el documento que consolida todas esas minutas que fueron aprobadas. A su vez, ese documento fue aprobado por todas las partes interesadas. Asimismo, como expresé, hay organizaciones que no presentaron interés en reunirse; la que no presentó interés fue Asdara Chery. Esta fue una metodología que mejoró la implementada en el año 2011. ¿Por qué? Porque en aquel momento no se hacían, como forma de trabajo, minutas de las diferentes reuniones y nada quedaba plasmado. En este caso, se hacen minutas y se aprueban, o se envían borradores hasta que sean aprobados por todos. Se consolidaron en ese documento, que se distribuyó entre las diferentes partes que participaron de este proceso.

En lo que tiene que ver con el estudio de la realidad regional y mundial, voy a decir lo siguiente. En Estados Unidos, el ESC es obligatorio a partir del año 2012, para todos los vehículos; en Europa, a partir del año 2014, para todos los vehículos. En la región -pensando en el Mercosur, que muchas veces es el que manda en la industria automotriz-, será obligatorio para los vehículos M1 y N1, para los nuevos modelos, a partir del 1° de enero de 2020; para todos los modelos, a partir del 1° de enero de 2022. En pocas palabras, los vehículos M1 y N1 son los livianos, de pasajeros y de carga: las camionetitas y vehículos que utilizamos habitualmente. Para los vehículos M2, M3, N2 y N3 -vehículos de pasajeros más pesados, *minivan,* buses, camioncitos y camiones de mayor porte- será obligatorio, en Brasil, a partir del 1° de enero de 2022 para los nuevos modelos y a partir del 1° de enero de 2024 para todos los modelos; en Argentina, los vehículos M1 y N1, para los nuevos modelos, a partir del 1° de enero de 2008 -aparentemente, se va a postergar para el 1° de enero de 2020; no es oficial aún que Macri haya fijado esa postergación- y para los vehículos M1 y N1, todos los modelos -no solo los nuevos-, a partir del 1° de enero de 2020, aunque se iría a postergar para el año 2022. También hago la salvedad es que lo oficial es que se hará el 1° de enero de 2020, pero extraoficialmente se dice que se extenderá al 1° de enero de 2022.

Lo que se plantea en Uruguay -ya fue acordado con las partes interesadas, mencionadas anteriormente- es establecer la obligatoriedad del ESC para todos los modelos de los vehículos M1 y N1 -los nuevos y los homologados- a partir del 1° de enero de 2022, y para todos los modelos de los vehículos M2, M3, N2 y N3 -no solo los nuevos; esa es la diferencia que tenemos con Argentina y Brasil- a partir del 1° de enero de 2024.

El régimen industrial que va a aplicar a este tipo de vehículos en lo que tiene que ver con la revisión documental para su homologación, se realiza de la misma forma que se hace en función del Decreto N° 81/014, a través de DARI (División de Aplicación de Regímenes Industriales), de la DNI.

Este fue un pequeño análisis FODA de este proyecto, que ya está en la etapa final, terminando la segunda etapa el 15 de setiembre y la tercera etapa a fines de setiembre.

La gran oportunidad que permitiría el ESC, así como el resto del paquete integral de doce elementos, es salvar vidas.

SEÑOR OLIVERA (Nicolás).- En la propuesta en la que están trabajando hablan de establecer la obligatoriedad del ESC a partir del año 2022 para los vehículos livianos y de transporte de pasajeros. ¿En función de qué se tomó ese plazo?

SEÑOR CAUDULLO (Rodrigo).- Se tomaron sobre la base de la realidad regional.

Brasil establece la obligatoriedad a partir del año 2022 para todos los modelos M1 y N1 Y a partir del año 2024 para los vehículos M2, M3, N2 y N3. Y Argentina establece la obligatoriedad a partir del año 2022 para todos los modelos M1 y N1. Por lo tanto, con ese plazo estaríamos alineados a Argentina y Brasil.

La premisa de trabajo que tuvimos tanto con la DNI como con la DNT y con todas las partes interesadas siempre es: no inventar nada; ya está todo inventado a través del WP.29, en el que afortunadamente Uruguay participa y está *agiornado* en su normativa. A su vez, teniendo en cuenta el mercado nacional en cuanto a su volumen y a su demanda, no podemos ser pioneros, sino que debemos acompañar, más aún en lo que refiere a la industria automotriz. Entonces, lo que hacemos es conocer cuáles son los requisitos, ver a qué categorías se aplican, cómo se puede controlar y acompañar, tanto a Argentina como a Brasil.

SEÑOR BARRIOS (Gerardo).- A nosotros nos gustaría que el día de mañana todos los vehículos tuvieran todos los dispositivos, que todo funcionara fantástico, que todo resultara muy provechoso y que no tuviéramos ni un solo lesionado ni muerto en la vía pública. Pero hay que entender que este es un proceso, y que tiene varias condicionantes.

Por un lado, está lo que tiene que ver con la adaptación del Uruguay a la nueva tecnología y, a su vez, a las nuevas evidencias de lo que es útil. Por otro lado, hay que tener en cuenta la realidad regional. Uruguay no puede dispararse con algo que sea inaplicable en la región porque entraríamos en otro problema, que me parece que es importante: la confiabilidad ante la población. Lo más importante en todo esto es la confiabilidad ante la población. Lo que no nos puede pasar es tener una ley que luego no se pueda aplicar -pasó en Argentina y Brasil, y en el mundo- y que tenga que ser postergada. Entonces, queremos hacer un trámite seguro a efectos de que una vez que la ley esté vigente, se garantice su funcionamiento de manera pareja para todo el mundo.

Hay otro factor importante, que no solo se aplica a estos vehículos más seguros, sino al conjunto de leyes, y es que este proceso se da con una reunión de las opiniones de todos los distintos sectores. Por eso, creo que un éxito de esta estrategia -que ha sido bien rápida- es que fueron convocadas las partes interesadas -los ha convocado el ingeniero Caudullo-, como se ha mencionado. Las minutas y demás tienen mucho que ver con ese consenso y con ese compromiso de consenso. Eso ha permitido que hoy Uruguay esté a la vanguardia no solo de tener vehículos más seguros, sino en los aspectos legislativos: somos el país que tiene la mayor confiabilidad de las Naciones Unidas, desde el punto de vista de la gestión, basada en las nuevas leyes que se aprobaron durante este período.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Queremos destacar lo positivo del proyecto de ley presentado por el diputado Nicolás Olivera. Creemos que está en sintonía con las políticas que están aplicando la Unasev y nuestro país en materia de seguridad vial. Consideramos que estamos hablando el mismo idioma en este tema.

Nos parece saludable esta iniciativa de corte legislativo, que apunta a incorporar una normativa que en algunos países de Europa y de Estados Unidos han internalizado en su legislación. Como se ha dicho, la región viene un poco más atrasada y se está trabajando para lograr una sintonía en lo que tiene que ver con la política de las automotrices regionales y locales, y hacer realidad este control electrónico de estabilidad.

No me quiero adelantar pero supongo que este proyecto de ley va a lograr consenso en la Comisión y esperamos que la Cámara pueda transformarlo en norma positiva.

Estamos en consonancia con el planteo que ha hecho la Unasev en cuanto a cómo vienen funcionando los grupos de trabajo que están desarrollando un paquete de iniciativas tendientes a mejorar la seguridad vial y a adecuar a nuestro país algunas disposiciones que apuntan a mejorar la seguridad de los vehículos que se comercializan en nuestro mercado y así evitar -como se ha reseñado- la venta de vehículos que se ha dado en nuestro país en los últimos años, ya que han entrado vehículos que han sido vendidos en forma masiva sin tener las condiciones de seguridad necesarias; principalmente por un tema de precios y consumo la gente los ha adoptado pero notoriamente no tienen las condiciones de seguridad adecuadas a las exigencias y la conciencia vial que existe en esta época.

De manera que estamos en una línea coincidente y saludamos la presentación del proyecto realizada por parte del diputado Nicolás Olivera, que consideramos muy pertinente, así como el hecho de que se esté trabajando en el mismo sentido por parte de la Unasev. Supongo que deberemos tratar de llegar a un consenso en las fechas pero me parece muy importante que este proyecto esté sobre la mesa de la Comisión y que las autoridades de la Unasev también tengan conocimiento de él y nos hayan hecho llegar la información relativa al estado de las negociaciones y el trabajo que están realizando.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- Saludo a la delegación que nos visita, aprovecho la oportunidad del proyecto presentado por el diputado Nicolás Olivera porque creo que es muy bueno e importante avanzar en este sentido y reconozco el trabajo que ha hecho la Unasev porque ha sido una tarea casi titánica.

En el año 2007, cuando se aprobó la ley nacional de tránsito, había mucho escepticismo acerca de la necesidad de un organismo regulador que pudiera coordinar con las intendencias departamentales temas que hacían a la siniestralidad en el tránsito. Con cada una de las visitas de la Unasev tanto a esta Comisión como en otras hemos aprendido a referirnos con mayor precisión a los términos del tránsito y las medidas preventivas. Lo menciono porque me parece un elemento importante y quizás sea la última vez que concurra el doctor Gerardo Barrios representando a la Unasev en el Parlamento ya que cumplirá los diez años que podría estar. Yo soy de los que piensan que si lo dejáramos vitalicio sería una buena solución para la Unasev, más allá de que -como siempre- hay intendentes que están reclamando la renuncia, pero me parece que eso hasta jerarquiza el trabajo de la Unidad y de su presidente. También me parece importante tener en cuenta la metodología que nos están explicando y el abordaje porque entiendo que hemos aprendido que los temas del tránsito deben ser abordados de manera integral y no poniendo parches, como lamentablemente ha sucedido en la historia de las resoluciones en estos temas. Creo que será muy oportuno que cuando quienes nos visitan culminen su trabajo podamos contar con una normativa con los doce puntos que se han planteado a los efectos de dar un mayor alcance al proyecto original del diputado Nicolás Olivera, especialmente teniendo en cuenta la realidad de Uruguay, que es un país que importa vehículos; lamentablemente no tenemos una industria automotriz fuerte y no marcamos determinados planteos.

Al escuchar la exposición realizada me surgió una duda porque cuando aprobamos la modificación de la ley nacional de tránsito, dentro de las solicitudes que habíamos hecho en cuanto a que los vehículos nuevos debían tener frenos ABS y demás, se había alcanzado un acuerdo en un grupo de trabajo temático del Mercosur y recuerdo que parte de esas reglamentaciones empezaban a regir en el año 2016. Sin embargo, según lo que se ha informado, no hay ninguna reglamentación del Mercosur con respecto a la estabilidad y los temas que se han planteado sino que existirían medidas aisladas de cada uno de los países. Eso es lo que entendí aunque quizás me haya perdido en la

explicación, pero me parece que sería importante conocer cómo está operando el contexto regional en este sentido.

Reitero mi agradecimiento a la Unasev y al doctor Gerardo Barrios por el trabajo que ha hecho en estos diez años al frente del organismo; creo que a todas luces ha sido muy importante, me parece muy relevante poder seguir trabajando en esta sintonía y espero que a quien le toque ocupar el cargo tenga la responsabilidad, dedicación y entrega que ha tenido tanto él como su equipo, integrado por todos los compañeros, el ingeniero Arbiza y demás. Me parece muy importante que podamos seguir trabajando en conjunto y que el Parlamento cada vez asuma más responsabilidades y considere estos temas con mayor celeridad, a lo que quizás no estamos acostumbrados.

SEÑOR CAUDULLO (Rodrigo).- En cuanto a cómo trabaja el Mercosur en estos temas puedo decir que existe un subgrupo técnico, el SGT Nº 3, relativo a la industria automotriz. Lamentablemente, este grupo no se reúne con la misma asiduidad que otros grupos a nivel del Mercosur, como los de la industria alimenticia. Si mal no recuerdo, la última vez que se reunió este grupo fue hace dos años; anteriormente se había reunido dos años antes y aun antes estuvieron más de ocho años sin reunirse los representantes del SGT Nº 3 de los diferentes países en lo que tiene que ver con la industria automotriz, por lo cual no avanza de la misma forma en que lo hacen grupos que trabajan efectivamente, como el WP.29 y los otros seis subgrupos subsidiarios que son los que dan normas técnicas para que el WP.29 apruebe.

En cuanto a las fechas que actualmente están establecidas no solamente para el ESC sino también para impacto frontal, impacto lateral, dispositivo de alerta acústica visual, DRL, es decir los doce elementos que mencionamos, debo decir que son iniciativas independientes de cada país. Obviamente, ellos son los grandes fabricantes de la región junto con México. Entonces, intentan acompasarse o coordinar entre sí a partir de qué fecha va a comenzar la obligatoriedad de este requisito. Esa es la forma en la que trabajan. Lo que se hizo fue estudiar cuándo comenzaba a regir la obligatoriedad de estos elementos en Argentina y Brasil y también en Norteamérica y en los países firmantes de los acuerdos de Ginebra de 1958 y 1998, que son los que votan el WP.29. Para tener una idea podemos decir que a nivel mundial Naciones Unidas es relevante el caso de Norteamérica y también el de Argentina y Brasil que integran la región.

SEÑOR BARRIOS (Gerardo).- Me gustaría agradecer las palabras del diputado Caggiani. Quiero que sepan que en realidad esto se debe al trabajo de mucha gente; tal vez nosotros aparezcamos un poco más en la televisión pero esta ha sido una construcción colectiva. Quizás la principal enseñanza que nos llevamos todos es que los resultados llegan en la medida en que somos capaces de trabajar en equipo en un problema nacional, sin banderas partidarias y tratando de sortear los obstáculos en forma integrada e integral a nivel nacional. Por eso agradezco la referencia.

Es cierto que estoy en esta tarea desde hace diez años y la ley establece que puedo asumirla ese tiempo, es decir durante dos períodos; eso lo decidieron ustedes y lo compartimos plenamente. Tengan también la absoluta certeza de que vamos a seguir trabajando en este tema como lo hicimos antes de integrar la Unidad Nacional de Seguridad Vial pero, en definitiva, ustedes tienen que sentirse muy partícipes de todos los cambios que se han generado en el país porque podrá haber leyes que no se cumplan pero si no las hay nada es posible. Entonces, el hecho de haber avanzado en estas leyes hoy permite decir, claramente, que ese descenso en la cantidad de fallecidos y lesionados tiene en sus componentes un marco legal que este Parlamento ha resuelto y ustedes como protagonistas lo han hecho posible. Por lo tanto, nosotros lo único que hicimos en estos diez años fue recoger experiencias nacionales que había y muchas. Por

eso conformamos un equipo con gente que venía trabajando en eso, que tiene un compromiso con el tema y va a seguir siendo así porque esta ha sido la línea desde la Presidencia de la República al nombrar a los integrantes de la comisión directiva o del equipo de trabajo. Siempre nos hemos basado en la evidencia y en abandonar aquello de actuar según lo que a cada uno le parece, porque eso puede hacer que las cosas salgan bien o mal y si salen mal pueden perderse muchas vidas. Entonces, nosotros hacemos mucho hincapié en ser muy celosos en que cada vez que hagamos algo actuemos en base a la evidencia y a los datos certeros del impacto que ha tenido y que tiene todo lo relacionado con disminuir la cantidad de lesionados y fallecidos. De manera que agradezco mucho a ustedes y en particular al señor diputado Caggiani.

SEÑOR PRESIDENTE.- Nos sumamos a las palabras del señor diputado Caggiani en los saludos y felicitaciones a la Unasev y al doctor Barrios.

Estaremos a la espera del anteproyecto que pueda estar enviándonos el Poder Ejecutivo para trabajar conjuntamente con el proyecto presentado por el señor diputado Olivera y otros representantes del Partido Nacional.

SEÑORA LENCINA (Gaby).- Solamente quisiera hacer una apreciación vinculada con el tema de la integralidad al que hacía referencia el doctor Barrios. Este proyecto tiene un componente legislativo y otro reglamentario. Es cierto que el equipo de trabajo que está actuando en la Unasev, a cargo del ingeniero Caudullo, está atendiendo esos dos aspectos pero especialmente lo que hace a la parte reglamentaria. Por eso está tan definido el tema de la categorías de los vehículos ya que en 2010, cuando surgió aquella primera iniciativa de incorporación de los primeros elementos de seguridad, luego fue necesario corregir algunos aspectos legislativos a través de la reglamentación, como por ejemplo el hecho de hacer referencia a todos los vehículos cero kilómetro, por mencionar una de las apreciaciones, aunque no vinculada con el proyecto presentado por el señor diputado Olivera. Es decir que hemos logrado algunos aprendizajes en este proceso pero también hemos tenido avances y eso permite identificar con mayor definición cuando estamos hablando de tantos elementos, con diferentes procesos a nivel de la región. Por eso es que hablamos de plazos distintos. Todos esos son procesos reglamentarios y en lo que nosotros estamos trabajando en este momento es en una propuesta legislativa que no comprenda exclusivamente los aspectos vehiculares. Eso era lo que quería aclarar.

Con esa concepción integral de atender a todas las situaciones vinculadas a la seguridad vial, donde tenemos la mayor ausencia que debemos subsanar en forma rápida, el aspecto vehicular está integrado pero en otra concepción más abarcativa, por ejemplo en lo que hace a circulación de ciclistas y algunos aspectos a corregir en situaciones que hoy en día se están dando a nivel del tránsito. Por eso la concepción del proyecto que les va a llegar surge de varios equipos de trabajo vinculados con una propuesta integral y una visión de atender a otros usuarios del tránsito y no solamente los que tienen que ver con la parte vehicular.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia y presentación y quedamos a la espera del proyecto para seguir trabajando y tratar de ponernos de acuerdo porque van en la misma línea, como dijeron algunos diputados, apuntando a corregir situaciones y tratando de seguir avanzando en la seguridad vehicular y, en este caso, en la de los ciclistas y motociclistas.

(Se retira de sala la delegación de la Unasev)

(Ingresa a sala el doctor Jorge West, presidente de la Asociación de Concesionarios de Marcas de Automotores, Ascoma)

——La Comisión tiene el agrado de recibir al doctor Jorge West, presidente de la Asociación de Concesionarios de Marcas de Automotores, Ascoma. Hemos comenzado a considerar un proyecto de ley presentado por el señor diputado Nicolás Olivera y otros representantes del Partido Nacional acerca del sistema de control electrónico de estabilidad vehicular y quisiéramos conocer la opinión de la asociación que usted preside.

SEÑOR WEST (Jorge).- Obviamente, la posición de los concesionarios es un poco distinta a la de los importadores, en primer lugar porque el concesionario actúa de acuerdo con lo que le informa el importador. En lo que tiene que ver el equipamiento de los autos, tanto en materia de seguridad como de confort, directamente el importador negocia en fábrica. El concesionario lo que puede hacer, eventualmente, es sugerir que se agregue o saque algo porque es quien está en contacto con el público que normalmente es el que dice lo que le gustaría que tuviera el auto y pide que se traiga de esa manera. Lo que hace el concesionario es tomar lo que el importador decide, muchas veces considerando las sugerencias que nosotros podemos hacer. Por la forma de trabajar en nuestro país diría que el 95% de los importadores tiene venta de autos al público. Entonces, tienen sus salones y más o menos conocen, y lo que pide la gente es prácticamente sobre la misma base.

Nosotros hemos trabajado y hemos estado en contacto con la gente de la Unasev cuando se creó la ley, hace tres o cuatro años, que establecía la obligatoriedad del doble airbag, del ABS y de los cinturones de seguridad. Ahora se empezó a trabajar nuevamente, con un organigrama.

Hay un problema importante, que hay que tener en cuenta: nosotros no tenemos industria. Al no tener industria o al tener una industria muy en pañales -no somos fabricantes, salvo una pequeña partida de vehículos que se está fabricando de Lifan y de los vehículos utilitarios que se empezaron a fabricar exclusivamente para la exportación en Nordex, por un acuerdo del grupo PSA-, debemos tomar lo que nos proponen los vecinos, fundamentalmente de donde están instaladas todas las fábricas, que es en Argentina, Brasil y México. De allí es de donde proviene el grueso de lo que está entrando en nuestro país. Hay una dependencia muy grande de Brasil. Entonces, a veces, resulta complicado manejar plazos, porque tenemos que tomar lo que viene de origen. Por ejemplo, yo soy concesionario de Nissan, una marca que trae el 95% de su mercadería de México. De todo lo que viene de México -una gran cantidad de productos-, un solo modelo viene con control de estabilidad; al resto no se lo proporciona. Para que lo hicieran, habría que negociar. Ahora, cuando uno tiene que negociar, debe hacerlo sobre cantidades muy importantes. Y nuestro mercado no tiene fuerza para pedir a una fábrica como la de Nissan, en México -que tiene unos volúmenes brutales; el mercado mexicano es de aproximadamente 2.500.000 de autos por año, entre lo que produce y exporta, y Nissan tiene el 25% de ese mercado, o sea, 600.000 autos-, que fabrique 1.500 o 1.800 autos con determinados elementos, porque directamente no nos tomarían en cuenta, salvo que sea obligatorio en el país de origen. Puse el ejemplo de México porque es el que conozco más, porque me toca, pero también pasa en Argentina y en Brasil. Pocos autos están llegando de Argentina y de Brasil; de Argentina vienen muy pocos. Muy pocos autos están viniendo con control de estabilidad como equipo estándar o de norma.

Por Ascoma estuvimos en una reunión con Fenabrave -que, salvando las enormes distancias, es la Ascoma de Brasil; es un monstruo, como todo Brasil, una agremiación que tiene como siete mil u ocho mil socios-, y la asociación de fabricantes de autos está tratando el tema del estudio de la obligatoriedad de determinados elementos, como los controles de estabilidad o más cantidad de airbags. El caso de ellos es un poco distinto porque son productores, fabricantes de autos.

Estuve leyendo el proyecto que tienen a consideración. Ni hablar de que todo lo que sea agregar elementos de seguridad a los autos nosotros, como concesionarios, lo vamos a apoyar. No podíamos estar en la vereda de enfrente. Sabemos cómo funciona un control de estabilidad, lo que produce en el auto, lo que ayuda. Hace poco, Unasev hizo unas pruebas de ello en el Parque Roosevelt. Era brutal la diferencia que se notaba cuando se desconectaba el control de estabilidad; el auto reaccionaba de una forma completamente distinta. Nosotros apoyamos al cien por ciento eso, pero creemos que no será fácil consensuar un plazo. El proyecto hace referencia a determinado plazo, pero nosotros lo tenemos que ajustar a lo que vendrá de los vecinos. Estuve en Brasil y advertí que no tienen claro si lo podrían aplicar en la fecha que tienen establecida; sucede lo mismo con la gente de Acara, que es la Ascoma de Argentina.

Más allá de que Ascoma, como asociación de concesionarios, apoya, sin ninguna duda, todo lo que sea agregar elementos de seguridad -nosotros hemos trabajado mucho con Unasev, que tiene ahora un calendario de dispositivos, que son como quince, algunos discutibles y complicados, previendo que sean implementados en cierto plazo-, siempre estamos sujetos a lo que nos digan los que están fabricando autos. Sería ideal decir: "A partir de tal fecha, todos los autos tienen que venir con control de estabilidad". Pero no podemos, porque no nos dan las fuerzas por el tamaño del mercado. A pesar de que el mercado es importante, si tomamos en cuenta la relación de habitantes y de autos -estamos mucho mejor que otros países-, de todas maneras es muy chico como para tener fuerza en ese sentido.

Por lo tanto, el proyecto nos parece interesante y, sin ninguna duda, lo consideramos de recibo. Ascoma lo toma como algo muy importante. Pero reiteramos que no se puede poner un plazo, porque no tenemos fuerza para decir que los autos deberán contar con determinados elementos en tal fecha. Nos pasó lo mismo cuando se implementaron los airbags y el ABS; hubo que negociar con cantidad de fabricantes, porque no estaba previsto. De hecho, algunos directamente quedaron afuera porque el mercado no daba la cantidad necesaria. Nosotros, por ejemplo, teníamos un modelo de camioneta Nissan que tenía una venta espectacular, una *Pick Up,* que se dejó de traer porque México dijo que con airbag y ABS no la hacía. No hubo forma de hacerles entender que si podían hacerlo para una doble cabina, podrían hacerlo para una *Pick Up.* Pero ahí marche preso; es un poco la razón del artillero. ¿Cuántas camionetas *Pick Up* iba a comprar Uruguay para que la fábrica cambie? Por la venta de cuarenta o cincuenta camionetas por mes ni lo tuvieron en cuenta.

SEÑOR PRESIDENTE.- Recién se retiró una delegación de Unasev, que nos expuso una propuesta relacionada con el control de estabilidad, pero más abarcativa -la recibiremos en unos días-, para incorporar al trabajo del proyecto presentado por el señor diputado Nicolás Olivera. Por lo tanto, tendrán noticias al respecto.

Sabemos que la Unasev ha mantenido reuniones con ustedes y con otros actores.

Vamos a seguir trabajando, sabiendo que los plazos no los podemos fijar arbitrariamente porque dependemos de países del Mercosur, sobre todo -específicamente de Brasil y de Argentina-, que son los que realmente mueven la aguja.

SEÑOR WEST (Jorge).- Hay cantidad de autos que están viniendo de Europa, de valores muy similares a los que provienen de Brasil -por ejemplo, Peugeot y Citroën-, que ya están equipados con el ESC, en su gran mayoría. Pero son otros mercados.

Nosotros, que recibimos las revistas especializadas, vemos que la gran queja de la gente, que comenta: "El auto: sí. El motor: espectacular. La suspensión: espectacular. La

caja de cambios: espectacular. Pero carece de ESC”. Siempre es un punto negativo que tiene el auto.

Nosotros estamos para sumar en esto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos su presencia.

(Se retira de sala doctor Jorge West, presidente de la Asociación de Concesionarios de Marcas de Automotores, Ascoma)

(Ingresa a sala una delegación de la Asociación del Comercio Automotor del Uruguay, ACAU)

——La Comisión tiene el gusto de recibir a una delegación de la Asociación del Comercio Automotor del Uruguay -ACAU-, integrada por su presidente, el señor Gustavo Quartino, y el doctor Ignacio Paz.

Esta Comisión está tratando un proyecto de ley, presentado por el señor diputado Nicolás Olivera y otros representantes del Partido Nacional, relacionado con el sistema del control electrónico de estabilidad. En el día de hoy recibimos a la Unasev y a la Ascoma.

SEÑOR QUARTINO (Gustavo).- Agradecemos que nos hayan recibido.

La Asociación del Comercio Automotor del Uruguay es una gremial empresarial, integrada por veintitrés empresas que representan a más de sesenta marcas automotrices, o sea, empresas que importan y distribuyen marcas de todos los orígenes del mundo. Por englobarlo de alguna manera, abarcamos más del 90% del comercio automotor del Uruguay. Quedan por fuera de nuestra Asociación algunas empresas de volúmenes pequeños, que no se han asociado, y otras que tienen una actividad industrial diferente a la nuestra, que somos importadores.

Tenemos diez años de actividad en el mercado, aunque ACAU se formó de la fusión de otras gremiales.

Agradecemos que nos permitan visitarlos para hablar del proyecto de ley que tienen a estudio. Imagino que luego de la visita de la Unasev y de Ascoma ya tendrán información sobre otros proyectos que se están manejando al respecto; nosotros nos vamos a referir al proyecto que tienen en consideración, que es por el que nos citaron.

Queremos trasmitir que todas las empresas importadores nucleadas en ACAU estamos plenamente a favor de la incorporación de elementos de seguridad activa y pasiva, que mejoren la seguridad vial y que generen menos siniestros, accidentes y pérdidas de vida. En eso estamos totalmente de acuerdo. De hecho, todas las veces que nos han permitido y que nos han citado participamos en la redacción y en la concreción de los decretos, de las leyes o de las reglamentaciones que abarcan al sector automotor.

Con respecto al proyecto de ley en particular, tenemos dos o tres comentarios para realizar, con la intención de que sea aplicable, delimitado y cumplible, que es lo que más nos preocupa cuando se establece una reglamentación, un decreto o una ley. En el pasado, hemos asistido a la promulgación de leyes que se crearon con muy buenas intenciones, pero, luego, en la práctica, no se podían cumplir. Para mencionar un ejemplo, en el año 2008 se establecieron las normas de emisiones Euro 3, cuando en el Uruguay no había combustibles para justificarlas. Entonces, se establecía la obligación de incorporar motores de acuerdo con tales normas, pero no existían esos combustibles; entonces, era imposible cumplirlas.

Por tanto, al asistir a este tipo de reuniones pretendemos transmitir nuestra experiencia, por lo que tenemos algunos elementos de fondo y de forma para plantear con respecto al proyecto de ley.

En cuanto a los elementos de fondo, a los efectos de que la ley se pueda cumplir, desde mi punto de vista los más importante que se debe tener en consideración es que el 58% de los productos que importa Uruguay provienen de la región; no solamente automóviles, sino también utilitarios, camiones, ómnibus, tractores. Por lo tanto, si se promulga esta ley, pedimos que en su redacción figure un plazo de aplicación en consonancia con lo que se fabrica en la región. Si se establece un plazo de vigencia, cuando en la región en este caso el ESP no se incorpora a los vehículos, seis de cada diez no van a cumplir con ese requisito. Ese es el tema de fondo que nos importa mucho.

Sin lugar a dudas, el ESP es un sistema de seguridad activa muy importante; probablemente después de la invención del ABS sea el más efectivo para evitar accidentes, por lo que creemos que debe incorporarse a los vehículos a medida que se vayan fabricando en la región.

Asimismo hay que tener en cuenta que hay muchas categorías de vehículos: ahí vamos a uno de los aspectos de forma. El proyecto refiere a todos los vehículos propulsados a motor de cuatro o más ruedas; y cuando uno habla de "todos", obviamente, está pensando en automóviles, en una pick up, pero quizás no en que "todos" también incluye a un tractor agrícola, a un vehículo de combate, a un cuatriciclo, a un carro de golf o a un semirremolque. Hay un montón de productos que sirven para vehiculizar personas y no es razonable pensar que deban tener un sistema de seguridad activa porque su actuación no es en carretera ni a ciertas velocidades. Entonces, sugerimos -esto mismo se planteó cuando se redactó la Ley Nº 19.061, la norma anterior de seguridad- que se incluyan a todos los vehículos de acuerdo con las categorías que el decreto reglamentario establezca. De esa forma, quedan perfectamente identificados qué vehículos deben cumplir con esa disposición y cuáles no. Insisto en que no tiene sentido que a un tractor agrícola se le exija que tenga ESP. Quizás se me diga que ese es un ejemplo muy extremo; entonces, planteo algo más común: a un ómnibus urbano que, en sus recorridos circula entre 14 y 30 kilómetros de velocidad, no tiene sentido obligarlo a tener ESP. Por supuesto que sí se debe obligar a un automóvil, a un utilitario, a los camiones; por eso creemos que deben establecerse esas categorías.

Si se habla de todos los vehículos de cuatro o más ruedas a motor, hay que tener en cuenta que un semirremolque no tiene motor, por lo que quedaría fuera, cuando debería tener ESP. Entonces, sugerimos que en la redacción se diga: "Todos los vehículos, de acuerdo con las categorías que se establezcan en el decreto reglamentario".

Hay otro aspecto de forma que es el siguiente. Cuando se habla de los vehículos que se comercialicen en el país, creemos que el término "comercializar" permite muchas perforaciones a la ley. Un importador o una empresa ensambladora local pueden producir mil vehículos y comercializarlos a lo largo de cinco años. Entonces, en determinado momento la ley entra en vigencia, pero durante cuatro o cinco años se siguen comercializando vehículos que no tienen los elementos de seguridad exigidos. Increíblemente, eso es algo que está sucediendo con la Ley Nº 19.061, que se votó en 2013. Estamos en 2017 y todavía se siguen comercializando vehículos que no tienen los elementos de seguridad exigidos, porque fueron producidos, ensamblados o importados antes de la entrada en vigencia de la ley. Entonces, sugerimos el término "nacionalización", que implica el desaduanado, el ingreso al territorio nacional ya sea de un vehículo importado completamente armado, como de un kit que se traiga para

ensamblarlo localmente. Cuando se nacionalice una u otra cosa, ese es el punto límite en el cual se deben exigir el ESP. De no ser así, podrían ingresar kits para el ensamblado nacional y de repente pasan tres o cuatro años sin que el vehículo sea armado. Como llegaron antes de la vigencia de la ley, esos vehículos no tendrán los elementos de seguridad. Ese es el otro aspecto de forma que sugerimos: en vez del término “comercializar”, proponemos que se use “nacionalizar”.

Básicamente nos queríamos referir a estos tres aspectos: quedo a las órdenes para responder las preguntas que se quiera formular.

Muchas gracias.

SEÑOR OLIVERA (Nicolás).- Quisiera agradecer la comparecencia de la delegación que nos visita: en verdad son muy valiosos los aportes que está haciendo.

Ahora bien, quisiera hacer una consulta con respecto a la comercialización: si la obligatoriedad del control electrónico de estabilidad es obligatorio a partir de la comercialización, ¿no estamos previendo que por más que el vehículo haya ingresado al país, si no cumple con esto, no se va a poder comercializar? Entiendo que en ese caso no se daría la situación que menciona el señor Quartino si ingresa en forma previa a la vigencia de la ley y no cuenta con este sistema de seguridad porque, por más que haya entrado al país, si no cumple con el control electrónico de estabilidad en el momento de vigencia de la ley, no se va a poder comercializar.

No entendí bien esa parte; quizás sería bueno que me lo expliquen.

SEÑOR QUARTINO (Gustavo).- Lo que sucede es que, precisamente, la comercialización es posterior a la nacionalización. Nosotros pretendemos que la norma sea más restrictiva y que se exija el ESP al momento de importar el producto; después que lo vendan cuando quieran. Esto es más exigente y, como decíamos, evita perforaciones a la ley.

Si la norma establece que no se podrán nacionalizar vehículos que no tengan el ESP, a partir de la fecha que se establezca, la comercialización siempre va a ser posterior; entonces, se gana tiempo y la situación es más controlable. Es mucho más fácil controlar el desaduanado de un vehículo que uno que ya se desaduanó, se entregó a un concesionario, fue para el interior y no sabemos cuándo se va a vender. Si el límite se establece en la comercialización, la limitación al ingreso de vehículos con el dispositivo se puede diferir en el tiempo; mientras que la nacionalización es mucho más exigente, más controlable y más pareja para todos, evitando perforaciones a la ley. De manera que esto va en un sentido a favor del proyecto de ley.

SEÑOR OLIVERA (Nicolás).- Una última consulta: ¿ustedes han medido o tienen la posibilidad de estimar el costo que esto supondría en los vehículos? Nosotros tenemos algún informe de alguna publicación especializada en el sentido de que apenas se agregarían en origen, o sea en la fábrica, unos US$ 60 de costo, si se incluyera el control electrónico de estabilidad. No sé si ustedes manejan algún dato en este sentido.

SEÑOR QUARTINO (Gustavo).- Es muy variable porque depende de la marca: si se trata de un producto de alta gama tiene un costo, si es de gama media el precio es diferente y lo mismo si se trata de un camión extrapesado, pero en ningún caso es significativo. Puede variar entre los US$ 60 y US$ 200 y probablemente el costo en la fábrica sea aun menor. Estoy hablando del precio que debemos pagar los importadores para incorporar el sistema.

Tampoco me animo a decir que la incorporación de elementos de seguridad hará subir los precios de los vehículos, porque eso va en función del mercado. Cuando se

aprobó la Ley N° 19.061 se decía que todos los vehículos iban a subir de precio, por las exigencias del ABS, del airbag y de los cinturones de seguridad, pero el mercado se encargó de demostrar que si bien incorporaron, los precios bajaron por la situación regional, etcétera.

Entonces, a mi modo de ver el tema precio no debe tomarse como algo que impida esta incorporación. Es más, hay muchos otros elementos de seguridad que también se podrían adoptar -siempre con la misma precisión: cuando la región los suministre-, en la medida en que actúan en beneficio de la seguridad vial, ahorran accidentes y salvan vidas. Por tanto, de alguna manera los costos se van a diluir.

SEÑOR PAZ (Ignacio).- Más allá de que la explicación de Gustavo Quartino fue clara, quisiera agregar que la comercialización surge a partir de la experiencia de la ley anterior. La ACAU ha sido llamada a participar, aportando la experiencia de sus empresas: hay algunas que tienen más de cien años en el mercado. Siempre decimos en forma risueña que sumamos más de mil años de experiencia en el tema. Y precisamente a partir del trabajo y de la experiencia de la Ley N° 19.061, y su decreto reglamentario N° 81/014, vimos cómo se perforaba el tema de la comercialización. Hubo distintas interpretaciones, y si bien el propio decreto establecía una definición, algunos la tomaron para otro lado, como que "empadronamiento" significaba comercialización. Allí surgió una circular del Sucive, con determinada interpretación, que después fue para atrás y luego vino un decreto. En fin, en los hechos eso generó ciertos inconvenientes que llevaron a hacer un trabajo intelectual por parte de las empresas de la ACAU de pensar cuál sería el criterio a tomar para evitar perforaciones y que se generara una situación diferencial respecto a los distintos actores y al consumidor, que es el fin último al momento de legislar sobre elementos de seguridad.

En cuanto al tema de la nacionalización, como explicaba Gustavo Quartino, vamos a un momento anterior: haríamos que la exigencia estuviera vigente de forma real y certera antes. Nadie puede dudar de qué es nacionalizar: desde el momento en que el producto pasó la Aduana -de esta raya para acá-, no hay dos formas de pensar en esto; por tanto, obtenemos certezas.

Precisamente en este momento, en que también estamos trabajando y asesorando en lo que podemos a Unasev y a quien sea, estamos tratando de evitar en las próximas redacciones que existan -por eso nuestra visita en el día de hoy- cualquier tipo de perforación o doble interpretación que pueda dar lugar a malentendidos o avivadas, por decirlo de alguna manera. De ese modo, vamos a tener condiciones estables y seguras para todos.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- Yo también me sumo a la bienvenida a la delegación de la Asociación del Comercio Automotor del Uruguay. Creo que es muy importante lo que se ha expuesto acerca de que la asociación está totalmente a favor de este dispositivo específico para el control de estabilidad. Nosotros mantuvimos una reunión previa con las autoridades de la Unasev -seguramente ustedes se habrán cruzado con ellas-, quienes nos informaron -aparentemente ustedes están bastante interiorizados en el tema- que están trabajando sobre nuevos requisitos para autos, camionetas, buses y camiones, en la misma sintonía que ustedes planteaban: la necesidad de incorporar dispositivos de seguridad a los automóviles que hagan que los consumidores, los ciudadanos que los utilicen, tengan mayor seguridad y confort, que ese no sea un tema de lujo y se les cobre más por ese concepto porque, en realidad, es un asunto de seguridad vial. También estaban en la misma sintonía en el sentido de que la incorporación de estos sistemas tenga en cuenta lo que está sucediendo en Argentina y Brasil, porque si somos importadores de autos, no tenemos la posibilidad de imponerles

determinadas exigencias. Creo que también están en la misma línea que ustedes sobre la experiencia que se tomó de la Ley N° 16.061, en donde se cometieron varios errores, inclusive por parte de quienes la aprobamos: en definitiva, de eso se aprende.

Seguramente la Comisión tendrá que resolver si avanza en el proyecto que presentaron los parlamentarios o si, con una mirada integral, esperamos la iniciativa de la Unasev que está trabajando con ustedes. Ahora bien, concretamente quisiera preguntar a los invitados si pueden adelantar algo acerca de los otros dispositivos que la Unasev entiende pertinente incorporar. Se habla de dispositivos de alarma acústica y visual, cinturón de seguridad de tres puntas, etcétera. ¿Tienen un posicionamiento con respecto a esto? ¿Lo ven como algo viable, que se pueda incorporar? Quizás la asociación aún no tenga una posición sobre el particular.

SEÑOR QUARTINO (Gustavo).- Sí tenemos posición y es la misma que expresé al principio: estamos a favor de la incorporación de todos los elementos de seguridad que se propongan. Recién me acotaban que en el proyecto de la Unasev contiene trece dispositivos adicionales y estamos a favor de que se incorporen, reitero, siempre en la medida en que se haga a partir de la fecha en que estén disponibles en el mercado. Hay dispositivos muy sofisticados y todos son complementarios entre sí y tienen el mismo fin: hacer la conducción más segura, más garantista y evitar accidentes.

De hecho, recibimos información de la Unasev sobre el proyecto de ley y de decreto reglamentario en el que estaba trabajando; entonces, lo analizamos internamente y lo pusimos en consideración de todas las marcas que están asociadas a nuestra cámara. Hay que tener en cuenta que los orígenes son muy disímiles; por tanto, pedimos que los que importan de Europa, de Estados Unidos, de Asia y de la región hablaran con sus fabricantes y recibimos una posición unificada, sobre todo de la región, tanto de la Asociación Nacional de Fabricantes de Vehículos Automotores del Brasil, Anfavea, como de la Asociación de Fábricas de Automotores de la Argentina, Adefa, que nosotros acompañamos y trasmitimos a la Unasev para que la aplicación de este proyecto sea bien uniforme. Inclusive, hay un elemento que ustedes deben saber. Me refiero a la incorporación del ESP que estaba prevista en Argentina a partir del 1º de enero de 2018, o sea, muy cerca.

Adefa se presentó a las autoridades del Poder Ejecutivo argentino planteando una prórroga hasta el año 2020 para acompasarse con Brasil, porque ellos complementan sus producciones y su intercambio de productos, justamente para ir en línea. Eso es lo mismo que nosotros proponemos: si ellos, que son fabricantes quieren hacerlo a partir del año 2020, nosotros, que somos los importadores -no tenemos forma de cambiar eso- planteamos que la promulgación de esta u otras leyes que establezcan este mismo elemento vayan en consonancia.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos vuestra presencia y la presentación que han hecho, que ha sido muy ilustrativa para la comisión. Seguiremos trabajando, tanto en el proyecto presentado como en el que nos va a hacer llegar la Unasev, que coincide con muchas de las apreciaciones que ustedes hicieron.

Muchas gracias y quedamos a las órdenes.

(Se retira de sala la delegación de la Asociación del Comercio Automotor del Uruguay, ACAU)

No habiendo más asuntos, se levanta la reunión.

===/